

①9 BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENTAMT

⑫ **Offenlegungsschrift**
⑪ **DE 3900174 A1**

⑤1 Int. Cl. 5:
B 60 T 11/06
B 60 T 7/08

②1 Aktenzeichen: P 39 00 174.1
②2 Anmeldetag: 5. 1. 89
④3 Offenlegungstag: 12. 7. 90

DE 3900174 A1

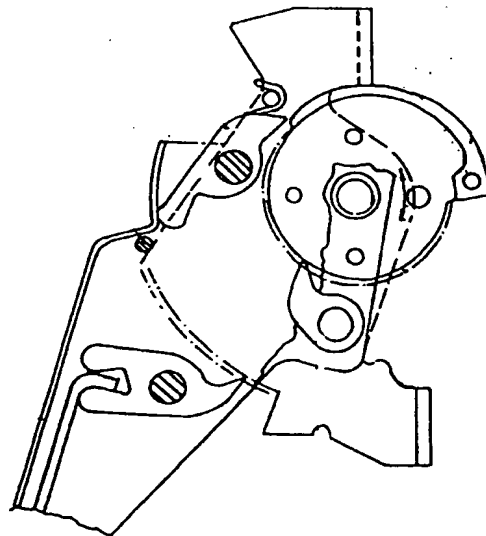
⑦1 Anmelder:
Ed. Scharwächter GmbH & Co KG, 5630 Remscheid,
DE

⑦4 Vertreter:
Schön, T., Pat.-Ing., 8311 Moosthenning

⑦2 Erfinder:
Tölle, Karl-Heinz, Dipl.-Ing., 5600 Wuppertal, DE;
Lambertz, Karl, Dipl.-Ing., 5305 Alfter, DE

⑤4 **Betätigungseinrichtung für eine Seilzug-Handbremse**

Vorgestellt wird eine Betätigungseinrichtung für eine Seilzug-Handbremse für Kraftfahrzeuge, mit einem an einem an der Fahrzeugkarosserie befestigten Brückenträger angeordneten Handbremshebel und einer mit diesem gekoppelten Seilscheibe sowie einer Feststelleinrichtung für den Handbremshebel bei der zum selbsttätigen Ausgleich unvermeidlicher Längungen des Bremsseiles oder unvermeidlichen Verschleißes der Bremsbeläge vorgesehen ist, daß die Seilscheibe mittels eines Klinkengesperres mit dem Handbremshebel gekoppelt ist, wobei die Koppelung der Seilscheibe mit dem Handbremshebel über einen vorbestimmten, einen zulässigen aus einer Seillängung oder aus einem Bremsbelagverschleiß resultierenden Leergang hinausgehenden Betätigungswinkelbereich hin mittels des Klinkengesperres veränderbar ist, derart, daß bei Überschreiten eines bestimmten Leerganges die gegenseitige Relativlage von Handbremshebel und Seilscheibe verändert wird.



DE 3900174 A1

Beschreibung

Die Erfindung bezieht sich auf eine Betätigungseinrichtung für eine Seilzug-Handbremse für Kraftfahrzeuge, mit einem an einem an der Fahrzeugkarosserie befestigten Brückenträger angelenkten Handbremshebel und einer mit diesem gekoppelten Seilscheibe sowie einer aus einem am feststehenden Brückenträger angeordneten Zahnsegment und einer am Handbremshebel angeordneten, mittels eines Druckknopfes und einem nachgeschalteten Gestänge auslösbaren Klinke bestehenden Feststelleinrichtung.

Bei den üblichen und gebräuchlichen Handbremsen für Kraftfahrzeuge ist der Handbremshebel um eine Achse drehbar in einem an der Fahrzeugkarosserie befestigten, aus einem Blechpreßteil gebildeten Brückenträger schwenkbar angelenkt und soweit es sich nit um eine selbstverstärkende Handbremse handelt drehsicher mit einem eine begrenzte Länge des Bremsseiles aufnehmenden Teil, insbesondere mit einer Seilscheibe verbunden. Zur Feststellung der angezogenen Handbremse in ihrer Wirkstellung und gegebenenfalls auch der gelösten Handbremse in der Lösestellung ist dem Handbremshebel dabei noch eine Feststelleinrichtung zugeordnet, die üblicherweise mittels eines im Handgriffbereich des Handbremshebels angeordneten federbelasteten Druckknopfes auslösbar ist und aus einem am feststehenden Brückenträger angeordneten, konzentrisch zur Anlenkachse des Handbremshebels gekrümmten Zahnsegment sowie einer mit diesem zusammenwirkenden schwenkbar am Handbremshebel gelagerten Feststellklinke besteht und bei der der Druckknopf mit der Feststellklinke vermittelt eines innerhalb des Handbremshebels angeordneten Gestänges gekoppelt ist. Bei Seilzug-Handbremsen tritt im Laufe der Betriebsdauer des Kraftfahrzeuges neben einem Verschleiß der Bremsbeläge auch eine gewisse Längung des Bremsseiles auf, wodurch sich am Handbremshebel ein im Laufe der Zeit immer größer werdender Leergang ergibt, über dessen Verlauf hin durch die Betätigung des Handbremshebels nur die eingetretene Seillängung und/oder der eingetretene Bremsbelagverschleiß ausgeglichen wird. Um die Handbremsanlage des Fahrzeuges in Ordnung zu halten, ist daher ein verhältnismäßig häufiges Nachstellen erforderlich.

Der Erfindung liegt daher die Aufgabe zugrunde eine Betätigungseinrichtung für Seilzug-Handbremsen zu schaffen, die unter Vermeidung häufiger Nachstellarbeiten und unter Gewährleistung eines bei gelöster Handbremse spannungsfreien Bremsseiles einen geringen Anzugsweg des Handbremshebels auch bei eingetretener Seillängung bzw. eingetretenem Bremsbelagverschleiß ermöglicht und darüberhinaus auch eine schnelle Einstellung der Handbremse nach Reparatur- oder Montagearbeiten zuläßt.

Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß im Wesentlichen dadurch gelöst, daß die Koppelung der Seilscheibe mit dem Handbremshebel über einen vorbestimmten, einen zulässigen aus einer Seillängung oder aus einem Bremsbelagverschleiß resultierenden Leergang hinausgehenden Betätigungswinkelbereich hin vermittelt eines Klinkengesperres veränderbar ist, derart, daß bei Überschreiten eines bestimmten Leerganges die gegenseitige Lage von Handbremshebel und Seilscheibe verändert wird.

Gemäß einer bevorzugten Ausführungsform der Erfindung ist dabei vorgesehen, daß die Koppelung der Seilscheibe mit dem Handbremshebel aus einer mit der

unabhängig vom Handbremshebel drehbaren Seilscheibe drehsicher verbundenen umfangsverzahnten Mitnehmerscheibe und einer mit dieser zusammenwirkenden, schwenkbar am Handbremshebel gelagerte, federbelastete Transportklinke gebildet ist. Hand in Hand mit einer lösbaren Koppelung des Handbremshebels mit der Seilscheibe bzw. einer drehsicher mit dieser verbundenen umfangsverzahnten Mitnehmerscheibe ist dabei vorgesehen, daß der umfangsverzahnten Mitnehmerscheibe eine zusätzliche am feststehenden Brückenträger schwenkbar gelagerte, gleichfalls federbelastete und ausrückbare Rastklinke zugeordnet ist, die beim Lösen der Handbremse ein Zurückdrehen der Seilscheibe über einen vorbestimmten, einem zulässigen Leergang des Handbremshebels entsprechenden Betrag hinaus verhindert.

Die hierfür erforderliche selbsttätige Steuerung der Rastklinke erfolgt vorteilhafterweise dadurch, daß der federbelasteten Rastklinke eine durch einen am Handbremshebel angeordneten Steuernocken gebildete Auslösevorrichtung zugeordnet ist, wobei sich eine besonders zweckmäßige Ausbildung des Steuernockens dadurch ergibt, daß der am Handbremshebel angeordnete Steuernocken aus einem Bolzen und einer nachgeschalteten zur Anlenkachse des Handbremshebels konzentrisch gewölbten Nockenbahn besteht und daß sich die wirksame Länge des Steuernockens über einen Schwenkwinkelbereich des Handbremshebels von etwa 20° hin erstreckt.

Insbesondere ist vorgesehen, daß die Transportklinke und die Rastklinke so ausgebildet und angeordnet sind, daß sie jeweils eine von der Rückstellbewegung des Handbremshebels unabhängige Rückdrehbewegung der umfangsverzahnten Mitnehmerscheibe bzw. der mit dieser drehsicher gekoppelten Seilscheibe verhindern.

Da die die Antriebskoppelung des Handbremshebels mit der Seilscheibe vermittelnde Rastklinke auch manuell mit der Umfangsverzahnung der Mitnehmerscheibe außer Eingriff gebracht werden kann ergibt sich hinsichtlich der Reparatur der Bremsanlage eine besonders einfache handhabbare Einstellmöglichkeit für die Handbremsen.

In weiterer Einzelausgestaltung der Erfindung ist ferner vorgesehen, daß die umfangsverzahnnte Mitnehmerscheibe mit der Seilscheibe mittels Vernietung drehsicher verbunden ist.

Eine besonders einfache Ausgestaltung der Betätigungseinrichtung ergibt sich ferner dadurch, daß die der Transportklinke zugeordnete Belastungsfeder und die der Rastklinke zugeordnete Belastungsfeder jeweils durch eine Schenkelfeder gebildet ist und daß ferner der federbelasteten Transportklinke eine konzentrisch zur Anlenkachse des Handbremshebels gekrümmte Langlochausnehmung im Brückenträger zugeordnet ist.

Die Erfindung ist in der nachfolgenden Beispielsbeschreibung anhand eines in der Zeichnung dargestellten Ausführungsbeispiels im Einzelnen beschrieben. In der Zeichnung zeigt die

Fig. 1 eine Seitenansicht einer erfindungsgemäßen Betätigungseinrichtung für eine Seilzug-Handbremse;

Fig. 2 eine ausschnittsweise Darstellung der Betätigungseinrichtung nach Fig. 1 bei gelöster Handbremse und im vergrößerten Maßstab;

Fig. 3 eine ausschnittsweise Seitenansicht gemäß Fig. 2, jedoch bei angezogener Handbremse.

Die Betätigungseinrichtung besteht im Wesentlichen aus einem um eine Schwenkachse 1 schwenkbar an einem aus einem Blechpreßteil gebildeten und starr an der

in der Zeichnung nicht besonders dargestellten Fahrzeugkarosserie befestigten Brückenträger 2 angelenkten Handbremshebel 3 und einer mit dem Handbremshebel 3 koppelbaren Seilscheibe 4. Zur Feststellung der Handbremse in ihrer angezogenen Stellung und gegebenenfalls auch in ihrer Lösestellung ist am Brückenträger 2 ein zur Anlenkachse 1 des Handbremshebels 3 konzentrisch ausgebildetes Zahnsegment 5 angeordnet, mit dem eine schwenkbar am Handbremshebel 3 angelenkte Feststellklinke 6 zusammenwirkt. Die Feststellklinke 6 ist vermittels eines innerhalb des Handbremshebels 3 untergebrachten Gestänges 7 mit einem durch eine Feder 8 belasteten und im Bereich des Handgriffes 9 des Handbremshebels 3 angeordneten Druckknopf 10 derart gekoppelt, daß sie durch drücken des Druckknopfes 10 mit dem Zahnsegment 5 außer Eingriff gebracht werden kann. Am Handbremshebel 3 ist weiterhin um eine Achse 11 schwenkbar eine Transportklinke 12 gelagert, die durch eine am Handbremshebel 3 abgestützte Schenkelfeder 13 belastet ist und mit einer umfangsverzahnten Mitnehmerscheibe 23 zusammenwirkt, die ihrerseits durch Vernietung 14 drehsicher mit der Seilscheibe 4 verbunden ist. Beim Anziehen der Handbremse stellt die Transportklinke 12 die Antriebskopplung zwischen dem Handbremshebel 3 und der umfangsverzahnten Mitnehmerscheibe 23 bzw. über diese mit der Seilscheibe 4 her, indem sie in die Umfangsverzahnung der Mitnehmerscheibe 23 einrastet. Eine um eine Achse 15 schwenkbar am Brückenträger 2 gelagerte und im einrückenden Sinne durch eine gegen den Brückenträger 2 abgestützte Schenkelfeder 16 belastete Rastklinke 17 ist über einen vorbestimmten Schwenkwinkel des Handbremshebels 3 hin in einer unwirksamen Stellung gehalten. Der Verstellung bzw. Festlegung der Rastklinke 17 in ihrer unwirksamen Stellung ist ein am Handbremshebel 3 angeordneter, durch einen Bolzen gebildeter Steuernocken 18 zugeordnet, an den sich eine konzentrisch zur Anlenkachse 1 des Handbremshebels 3 gekrümmte Nockenbahn 19 anschließt, wobei der Steuernocken 18 am Handbremshebels 3 in einer solchen Relativlage zur Rastklinke 17 angeordnet ist, daß diese nach einem Betätigungswinkel von 20° des Handbremshebels 3 freigegeben wird und auf die Umfangsverzahnung der Mitnehmerscheibe 23 fällt bzw. beim Lösen der Handbremse von der Umfangsverzahnung der Mitnehmerscheibe 23 abgehoben wird, wenn der Handbremshebel 3 nur noch einen Weg von 20 bis zu seiner völligen Ruhelage zurückzulegen hat.

Ferner ist aus der Darstellung des Ausführungsbeispiels ersichtlich, daß die Seilscheibe 4 mit einer Einhängöse 20 für ein in der Zeichnung nicht besonders dargestelltes Bremsseil versehen ist und daß der Anlenkung der Transportklinke 12 eine zur Anlenkachse 1 des Handbremshebels 3 konzentrisch ausgebildete Langlochausnehmung 21 im Brückenträger 2 zugeordnet ist.

Beim Anziehen des Handbremshebels 3 fällt die Transportklinke 12 unter der Wirkung der sie beaufschlagenden Schenkelfeder 13 in die Umfangsverzahnung der Mitnehmerscheibe 23 ein, so daß die Seilscheibe 4 zusammen mit dem Handbremshebel 3 um dessen Anlenkachse 1 verdreht und das Bremsseil angezogen wird. Nach einem Betätigungsweg bzw. einem Verschwenkweg des Handbremshebels 3 von etwa 20° gelangt die Rastklinke 17 mit dem Steuernocken 18 außer Eingriff und fällt unter der Wirkung der sie beaufschlagenden Schenkelfeder 16 auf die Umfangsverzahnung der Mitnehmerscheibe 23, über die sie hinwegrast, solange der Handbremshebel 3 in Anzugsrichtung betä-

tigt wird bzw. bis das Bremsseil völlig gespannt ist. Nur bei völlig gespanntem Bremsseil rastet die Rastklinke 17 in die Umfangsverzahnung der Mitnehmerscheibe 23 ein. Beim Lösen der Handbremse wird der Handbremshebel 3 in die umgekehrte Richtung bewegt und wird dabei durch den Steuernocken 18 auch die mit der Umfangsverzahnung der Mitnehmerscheibe 23 im Eingriff befindliche Rastklinke 17 wieder in ihre unwirksame Stellung zurückverschwenkt. Die bis dahin freigängige Transportklinke 12 verklemmt sich nun unter der Wirkung des Rückstellmomentes des Bremsseiles in der Umfangsverzahnung der Mitnehmerscheibe 23 und verhindert ein freies Zurückdrehen der Seilscheibe 4.

Zum Zwecke der Ausführung von Reparaturen am Bremssystem, z.B. zum Austausch von Bremsbelägen oder dergl. kann die Transportklinke 12 auch manuell aus ihrem Eingriff mit der Umfangsverzahnung der Mitnehmerscheibe ausgehoben werden, so daß die Seilscheibe zur Einstellung der Bremsen in ihre ursprüngliche oder eine der erforderlichen Nachstellung entsprechende Stellung verbracht, z.B. zurückgedreht werden kann.

Patentansprüche

1. Betätigungseinrichtung für eine Seilzug-Handbremse für Kraftfahrzeuge, mit einem an einem an der Fahrzeugkarosserie befestigten Brückenträger angelenkten Handbremshebel und einer mit diesem gekoppelten Seilscheibe sowie einer aus einem am feststehenden Brückenträger angeordneten Zahnsegment und einer am Handbremshebel angeordneten, mittels eines Druckknopfes und einem nachgeschalteten Gestänge auslösbaren Klinke bestehenden Feststelleinrichtung, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Seilscheibe (4) vermittels eines Klinkengesperres mit dem Handbremshebel (3) gekoppelt ist, wobei die Koppelung der Seilscheibe (4) mit dem Handbremshebel (3) über einen vorbestimmten, einen zulässigen aus einer Seillängung oder aus einem Bremsbelagverschleiß resultierenden Leergang hinausgehenden Betätigungswinkelbereich hin vermittels des Klinkengesperres veränderbar ist, derart, daß bei Überschreiten eines bestimmten Leerganges die gegenseitige Relativlage von Handbremshebel (3) und Seilscheibe (4) verändert wird.
2. Betätigungseinrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Koppelung der Seilscheibe (4) mit dem Handbremshebel (3) aus einer mit der unabhängig vom Handbremshebel (3) drehbaren Seilscheibe (4) drehsicher verbundenen umfangsverzahnten Mitnehmerscheibe (23) und einer mit dieser zusammenwirkenden, schwenkbar am Handbremshebel (3) gelagerte, federbelastete Transportklinke (12) gebildet ist.
3. Betätigungseinrichtung nach Anspruch 1 und 2, dadurch gekennzeichnet, daß der umfangsverzahnten Mitnehmerscheibe (23) eine zusätzliche am feststehenden Brückenträger (2) schwenkbar gelagerte, federbelastete und ausrückbare Rastklinke (17) zugeordnet ist.
4. Betätigungseinrichtung nach Anspruch 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß der federbelasteten Rastklinke (17) eine durch einen am Handbremshebel (3) angeordneten Steuernocken (18) gebildete Auslösevorrichtung zugeordnet ist.
5. Betätigungseinrichtung nach Anspruch 1 bis 4,

dadurch gekennzeichnet, daß der am Handbremshebel (3) angeordnete Steuernocken (18) aus einem Bolzen und einer nachgeschalteten zur Anlenkachse (1) des Handbremshebels (3) konzentrisch gewölbten Nockenbahn (19) besteht und daß sich die wirksame Länge der Nockenbahn (19) und des Steuernockens (18) über einen Schwenkwinkelbereich des Handbremshebels (3) von etwa 20° hin erstreckt.

6. Betätigungseinrichtung nach Anspruch 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, daß die Transportklinke (12) und die Rastklinke (17) so ausgebildet und angeordnet sind, daß sie jeweils eine von der Rückstellbewegung des Handbremshebels (3) unabhängige Rückdrehbewegung der umfangsverzahnten Mitnehmerscheibe (23) bzw. der mit dieser dreh sicher gekoppelten Seilscheibe (4) verhindern.

7. Betätigungseinrichtung nach Anspruch 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, daß die umfangsverzahnte Mitnehmerscheibe (23) mit der Seilscheibe (4) mittels Vernietung (14) dreh sicher verbunden ist.

8. Betätigungseinrichtung nach Anspruch 1 bis 7, dadurch gekennzeichnet, daß der federbelasteten Transportklinke (12) eine konzentrisch zur Anlenkachse (1) des Handbremshebels (3) gekrümmte Langlochausnehmung (20) im Brückenträger (2) zugeordnet ist.

9. Betätigungseinrichtung nach Anspruch 1 bis 8, dadurch gekennzeichnet, daß die der Transportklinke (2) zugeordnete Belastungsfeder (13) und die der Rastklinke (17) zugeordnete Belastungsfeder (16) jeweils durch eine Schenkelfeder gebildet ist.

Hierzu 3 Seite(n) Zeichnungen

35

40

45

50

55

60

65

FIG. 1

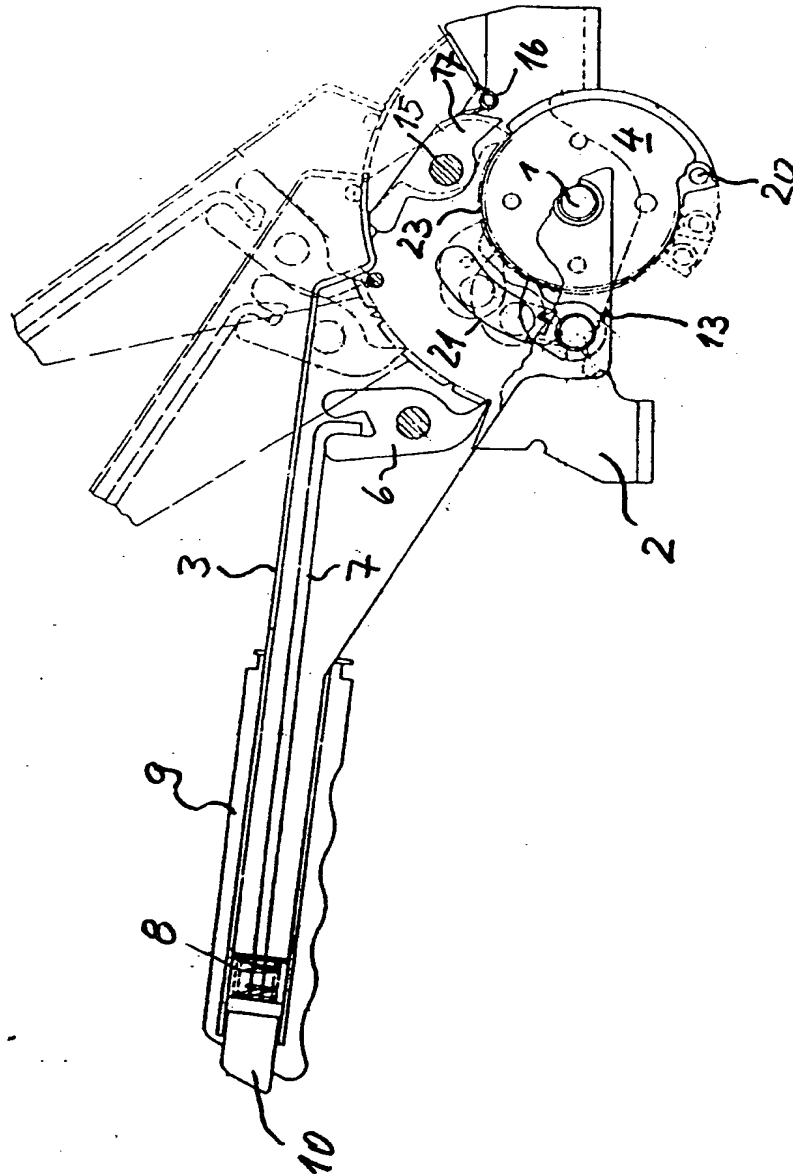


FIG. II

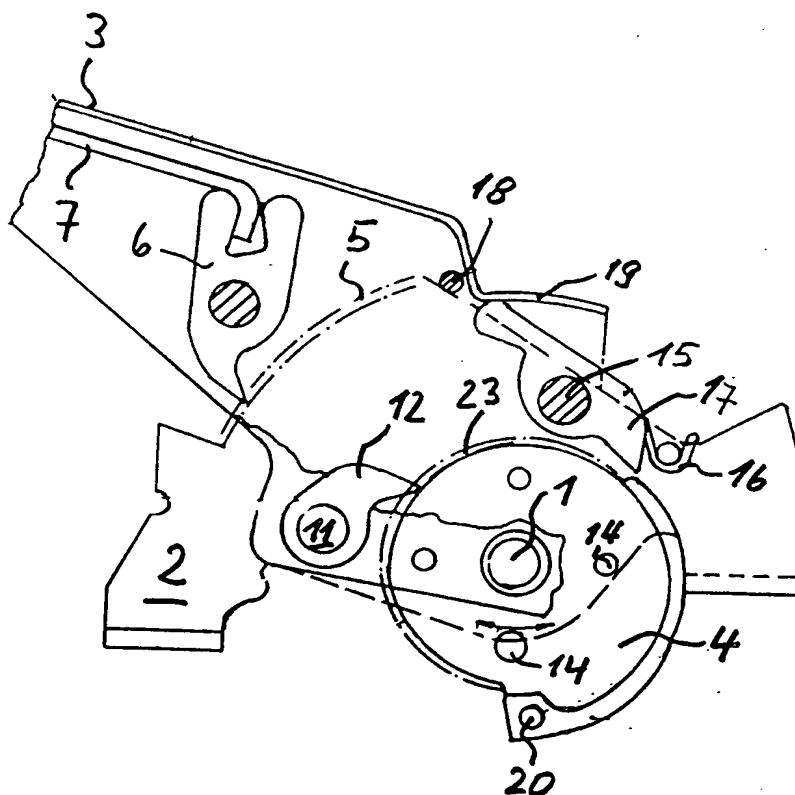


FIG. III

